

Els meus records d'aquells primers temps del Vol a Vela de la postguerra a Catalunya

Pere Ribalta



Per una feliç casualitat aquesta imatge va ser captada coincidint amb l'assenyalat dia en què tres professors de Monflorite van arribar amb una Dornier Do-27 a Sabadell per efectuar les proves en vol dels nostres dos primers velers, adquirits per membres del nostre reduït grup, érem 7, per així iniciar el Vol a Vela de la postguerra a Catalunya.

Algú, la identitat del qual m'és desconeguda, la va obtenir des de dalt de tot de la Torre Gorina, edifici icona de l'aeròdrom de Sabadell, resultant ser aquesta imatge l'únic testimoni gràfic del qual es disposa de quan aquest esdeveniment va succeir.

Aquesta foto convertida en postal la vaig trobar, i no sense una agradable sorpresa de la meua part, en una coneguda papereria de Sabadell. La data de la foto, segons ens recorda Wolfgang Knopf en el llibre del nostre 50è aniversari, va ser el dia 20 de maig de 1965, en el qual tres professors de Monflorite (Osca) eren: el sabadellenc Miquel Ara, Luis Vicente Juez i Jaime Julve, que amb una Dornier van venir a efectuar les proves en vol dels dos velers que teníem per iniciar el nostre Vol a Vela. Es tractava d'un monoplaça L-Spatz 55 EC-AYU construït per l'empresa alemanya Scheibe, el qual apareix a la dreta de la imatge, i un biplaça costat a costat i ala mitjana, Göppingen Gö 4 or Gövier (es pronuncia Goevier), que es troba al centre de la foto encara amb matrícula alemanya D-5303.

Llàstima que la tricromia de la composició de la imatge no es trobi adequadament calada, perdent nitidesa, doncs ens reconeixèiem tots sense problemes. Vaig intentar localitzar la foto original, o bé el clixé, però l'empresa havia tancat, no podent així seguir la seva pista. Temptant la sort, potser valdria la pena fer una nova recerca per veure si es pogués trobar.

La identitat del grup del centre de la imatge érem, d'esquerra a dreta, el primer Wolfgang Knopf i a continuació un servidor, per la dreta a l'extrem del grup s'hi troba Antoni Freixas vestit de fosc. Els altres eren Àngel Anglada, Pablo Ayesta i Ignasi Amat. Un altre dels quals puc reconèixer a la foto és José Luis Pedraza qui es troba passant pel davant del morro del Góvier, sostenint una galleda a la seva mà esquerra, doncs es trobava "fent dissabte" al velar.

En el meu cas personal, el Vol a Vela català de la postguerra, podria considerar-se que va tenir els seus incipients inicis quan em trobava intentant que es constituís una secció de Vol a Vela dins del Aero Club Barcelona-Sabadell. De la institució del qual a més de soci era pilot ja des de setembre del 1960, on el meu primer vol, el del bateig de l'aire, va esdevenir en aquest mateix aeròdrom el dilluns 19 de març del 1951, assegut al lloc davant d'una De Havilland DH.82 Tiger Moth EC-AEV, de nom, La Mallorquina, el meu pilot en aquell transcendent vol va ser en Josep Gorina Lloveras. El biplà, havia estat adquirit pel nostre aeroclub al de Balears l'octubre de l'any anterior, això, quan encara no s'havia produït la fusió entre el nostre aeroclub i el de Barcelona, que va esdevenir l'octubre de 1953.

Aquestes "gestions" per aconseguir una secció de vol a vela a l'Aeroclub les vaig iniciar, sense cap èxit, l'any 1957.

Des que vaig complir catorze anys, i sense deixar de volar com a paquet des del meu baptisme aeri, estiu rera estiu remetia la corresponent documentació al Ministeri amb l'objecte d'aconseguir una plaça per anar-me'n a obtenir els títols "A" i "B" de Vol a Vela en una de les escoles que hi havia al nostre país, però la fortuna no es va avenir en somriure'm.

Mentrestant, i pel mateix motiu, em trobava en contacte amb el malaguanyat Julián Sevillano Pérez, pilot professor de VSM i plusmarquista de Vol a Vela, per veure la possibilitat de si podia ajudar-me, ell era bon amic del meu pare de feia anys. Malgrat tot, Sevillano a llavors no va trobar una fórmula adequada per poder solucionar-me la situació.

El meu progenitor, Joan Ribalta i Codorniu, exercia la funció de vicepresident de l'aeroclub sabadellenc, havent estat cofundador del primer aeroclub que va existir a la ciutat, constituït el 25 d'agost de l'any 1931, i que se li va donar el nom de "Club Aviació Sabadell". A la fi de l'any següent l'entitat va prendre el nom d'Aeri Club de Sabadell i del Vallès, del qual, Ribalta va ser-ne secretari.

Va ser en acabar la "mili", al juliol de 1962, que al matí següent d'haver-me llicenciat, sense perdre un instant, em vaig posar en contacte de nou amb Sevillano per veure si em donava un bon cop de mà i d'una vegada per totes podia anar-me'n a fer el curs de Vol a Vela; que ho va ser a Monflorite. Seguint el consell de Sevillano vaig

sostenir una conferència telefònica amb Miguel Táuler, que recordo vaig estar intentant convèncer-lo de la peremptorietat del meu cas parlant-li més enllà de 45 minuts. Deixant-se convèncer finalment. Sevillano l'havia avisat del meu gran interès. I és que el curs en aquelles dates ja s'havia iniciat i Táuler veia poques possibilitats administratives per introduir-m'hi. En aquella època Sevillano es trobava dirigint l'escola de Monflorite.

Amb el títol aconseguit en acabar aquell mes de juliol, en el meu retorn em vaig posar de nou a treballar per realitzar la meva il·lusió de crear un club de Vol a Vela com una secció més del Aeroclub. Ara ja era, per fi, pilot a Vela.

Després d'un any d'intents, els volovelistes "A" i "B" de Sabadell i alguns de Barcelona amb el "C", no es trobaven suficientment motivats com per organitzar la secció, doncs no veien que fos possible que això pogués aconseguir-se.

Per fortuna, a les acaballes del 1963 van aparèixer per Sabadell uns nois que em van explicar s'havien fet pilots a vela amb la intenció d'organitzar un club de vol sense motor a Catalunya. Eureka!!! El primer grup podia establir-se! Eren: Ignasi Amat i Àngel Anglada; fets pilots a vela a França, i Antoni Freixas, que se'n havia fet a Monflorite aquell mateix any de 1963.

A les poques setmanes es van adherir al grup dos companys més, eren, Pablo Ayesta, Dr. Arquitecte, i un alemany, Wolfgang Knopf, director de Henkel Ibérica S.A a Barcelona, que van iniciar el seu curs de pilot a motor a Sabadell i tots dos ja eren pilots de veler, coincidint en la mateixa promoció de l'Antoni Freixas.

Amarats d'il·lusió, immediatament iniciarem converses amb l'aeroclub, on el seu president, el sabadellenc Antoni Tamburini, veterà president per haver-ho estat ja abans de la guerra, i el secretari tècnic Carlos Alós Soler, que posteriorment ocuparia la responsabilitat d'aquesta presidència, no van posar pegues a fi que s'establís una secció de Vol a Vela, donant-nos tota classe de facilitats i ànim. I amb data 30 de Setembre de 1.964, en una reunió en la qual vam estar presents els membres de petit grup, es va aixecar acta de la fundació de la secció de Vol Sense Motor en el sí, de l'Aero Club Barcelona-Sabadell.

Anterior a aquest significatiu esdeveniment a l'ACBS, Ignasi Amat, que portava un temps volant a França a l'aeroclub de Brive-la-Gaillarde, comuna francesa situada al departament de Corresa, a la regió de Llemosí, em va indicar el camí, perquè m'anés a volar una mica més a prop que de Brive, era a l'aeròdrom de la Quillanne, en ple Pirineus, avui (LFNQ), al costat del poble de la Llagone veí de Mont Louis, al Sud de la regió del Llenguadoc-Roussillon, adjacent a la nostra comarca de la Cerdanya, on igualment ell, recentment hi anava a volar, doncs feia poc que en aquell lloc s'havia instal·lat un club de Vol a Vela. Va ser a l'estiu del 1964, que amb el meu ciclomotor Mobyette em vaig traslladar des de Sabadell allà per una setmana, iniciant així la segona experiència volovelista de la meva particular història com a pilot sense motor. Llàstima de no tenir fotos.

Allà tot va ser arribar i moldre. Mai havia experimentat tantes facilitats, no tan sols per poder volar, que es va produir de forma immediata a la meva arribada en aquella mateixa tarda, i sense haver avisat abans, si no que igualment per obtenir la llicència de

pilot a vela passant la revisió mèdica a Perpinyà. Experiència del negre al blanc respecte de la del meu país.

Des de llavors, amb els membres del nou grup férem alguna sortida a volar a la Quillanne, doncs no teníem una altra solució per volar sense impediments, ensopegant sempre amb els estranys inconvenients administratius als quals ens trobàvem sotmesos a Espanya, que únicament servien per impedir el desenvolupament de l'activitat del VSM.



A la foto, Ramón Clemente Martínez que va venir expressament des de Saragossa, i que posteriorment va esdevenir soci nº 20 de la nostra secció de vol a vela a Igualada, segons consta a la llista publicada en el llibre del nostre cinquantenari. I al costat de Ramón, un servidor en una aturada a l'entrada de Mont Louis, per continuar després cap a la Quillanne a La Llagone. En aquells mateixos instants en els quals ens fèiem la foto estaven arribant a la Llagone, Anglada i Freixas, en una trobada prèviament convinguda.



Les fotos són d'en Josep Maria Royo Curiá. El Veler és un Nord Aviation Nord-1300, rèplica d'un Grunau Baby, que va ser dissenyat per l'enginyer alemany Schneider, heus aquí la seva semblança, i amb quin monoplaça jo volava. En aquells moments hi havia dos velers biplaces i aquest "Baby" en la Quillanne, tots

dissenyats entre els anys 30 i 40, amb els quals hi havia fet els entrenaments previs a volar sol tot preparant la llicència. Un monoplaça Nord-1300 igual a aquest adquirit a França ens va ser ofert per la Glòria, pilot a vela amb llicència francesa i esposa d'Ignasi Carner propietari de l'aeròdrom d'Igualada-Òdena.

Posterior a la data esmentada de la fundació de la nostra secció de VSV, vaig assistir a totes les reunions que els dimecres el nostre reduït grup celebrava a la seu del Aero Club a Barcelona, Av. Diagonal, 417. Des d'on argumentàrem i gestionàrem un conjunt d'idees per veure si convencíem als del Ministeri perquè ens autoritzessin volar a vela a Sabadell. Els contactes de Freixas i Anglada amb el Ministeri, llegeixi's Miguel Táuler, eren continus. Táuler en una ocasió va confessar-me que en moltes ocasions a l'hora del sopar va haver de menjar-se la truita freda per estar atenent les perllongades conferències telefòniques d'Antoni Freixas, que el trucava al seu domicili en aquella hora insistint en la seva "obstinada idea de volar a vela".

Amat no podia assistir de forma assídua a les reunions, però no va deixar el contacte, volant a Igualada a partir de l'inici del nostre Vol a Vela. A les reunions va aparèixer un altre company, José Luis Pedraza, Dr. Enginyer Industrial i pilot de planejador "A" i "B" amb un Schulgleiter SG 38 a Somosierra el 1954, i pilot "C" a Monflorite el 1955; amb doble comandament amb Kranich, fent el primer vol sol amb un "Baby", igualment com jo mateix ho havia fet allà. Ell també era pilot a motor, alhora que un excel·lent amic, i cap altre company que jo ara recordi.

Dels clàssics personatges satèl·lits que de sempre apareixen en determinats casos per veure si poden "sortir a la foto", n'hi havia algun de molt expert en aquesta classe d'argúcies.

Durant aquestes llargues gestions, Anglada i Freixas van adquirir de segona mà un L- Spatz 55 a Alemanya, que matriculat com EC-AYU va poder tractar-se del primer veler privat espanyol. El guardaven en un dels hangars de l'aeròdrom de Sabadell, i que per anar matant el cuc allà ens reuníem, on muntàvem el veler per al cap d'un parell d'hores mes o menys, i havent-li tret la pols, tornar-lo a desmuntar i anar-nos-en de retorn a casa. Freixas em va fer una foto assegut a la seva carlinga.



La nostra insistència no va cessar, i en preguntar per enèsima vegada al Ministeri si es podia emprendre definitivament la constitució d'una secció de Vol a Vela dins del aeroclub, sens van dir que a les hores, per autoritzar un club de Vol a Vela, a més d'un monoplaça es necessitava un biplaça. Va ser quan tot seguit, Pablo Ayesta i Wolfgang Knopf van sortir cap Alemanya, tornant amb el referit Göppingen Gö 4 or Gövier.

Arribant d'Alemanya, i per evitar ensopegar amb algun "compromès obstacle administratiu", van convenir en passar la Duana de la La Jonquera de matinada, l'argúcia va sortir que ni pintada, ja que en passar enfront la casella de l'endormiscat guardià, aquest va treure un dels seus braços per la finestreta, i balancejant-ho amb el dit polze els va fer el senyal de seguir camí sense haver d'aturar-se. Arribats a Barcelona va haver-hi celebració per aquella argúcia consentida del guardià fronterer.

Va ser a partir d'aquest moment que el Ministeri va accedir a fer arribar a Sabadell a tres professors de Monflorite per efectuar les proves en vol dels dos velers i donar el seu beneplàcit al nou Club de Vol a Vela. La postal de capçalera d'aquest escrit acredita la presència dels dos velers i la Dornier remolcadora juntament amb tots nosaltres.

Dies abans d'aquest esdeveniment, i sabent-se la bona voluntat de la jerarquia del Ministeri per autoritzar finalment la nostra activitat volovelista, un soci del Aero Club Barcelona-Sabadell, resident a Igualada i gerent d'una fàbrica de teixits de gènere de punt en aquella ciutat, Ignasi Carner, propietari d'una Piper PA-28 Cherokee 140, que la tenia en el seu hangar de l'aeròdrom d'Òdena, va estar completament d'acord que voléssim en el seu camp, a més que va permetre que tots dos velers poguessin tancar-se al seu hangar.

El dia en què es van dur a terme les proves en vol dels dos velers a Sabadell, aquestes es van desenvolupar sense problemes per part dels referits professors. Malgrat això, l'Spatz va fer un aterratge poc afortunat que per motiu del qual va precisar una apressant atenció de taller. En veure l'aparatós aterratge del veler, els pilots de la Dornier molt assenyadament es giraren d'esquenes mentre el seu responsable expressava: "no hem vist pas res..." Vaig poder sentir aquestes paraules atès que en aquells instants em trobava al costat d'ells i vaig poder ser testimoni d'aquella excel·lent actitud. En el torn per volar el Gövier, un dels professors hi va volar acompanyat de Wolfgang Knopf, i posteriorment de Pablo Ayesta.

Com que el EC-AYU necessitava una reparació urgent, i l'inici dels vols a Igualada semblava ser imminent tal com ho va ser, l'únic professional que tenia els atributs per dur a terme aquella reparació en breu temps era el mecànic i experimentat restaurador d'avions, Virgilio Launes, que es trobava treballant a l'antic aeròdrom republicà de Casp, a la comarca del Baix Aragó, on recentment s'hi havia instal·lat una empresa que era propietat de Manolo Sánchez Damián i Joaquín Bellmunt i Barberà, tots dos de Barcelona i socis del Aero Club BS.

Allà a Casp s'estava construint un prototip d'avió bimotor ultralleuger d'ala baixa biplaça costat a costat, que instal·lava dos motors Volkswagen. A més que es trobaven preparant el procés de construcció dels models de veler, Bergfalke i L-Spatz 55, sota llicència de la Scheibe Flugzeugbau.

Com succeïa en aquella època amb altres empreses d'aviació en les quals els seus patrocinadors no pertanyien als cercles de la família governamental, a la companyia no se li van concedir les llicències corresponents i va haver de tancar, amb tot el que allò va representar de nefast per al desenvolupament del nostre Vol a Vela i l'aviació ultralleugera.

Havent parlat allí mateix a Sabadell amb un dels dos propietaris, va ser amb en Manolo Sánchez Damián, aquest es va interessar vivament per solucionar el problema, dient-nos que traslladéssim de forma immediata el Veler fins a Casp, que li comunicaria al Launes que s'ocuparia de la reparació.

Freixas i Anglada, que per raons familiars no podien realitzar de forma immediata el viatge, em van demanar agafés el cotxe del primer, un SEAT 1430 blau marí, que era el que estava preparat amb ganxo per remolcar, i que sortís sense demora vers Casp. Així ho vaig fer, i aquella mateixa tarda empenia camí amb el remolc i l'Spatz per la N-II que des de Sabadell s'agafava a Martorell i cap a La Panadella, i amunt vers Lleida, doncs llavors no hi havia autopista ni un altre camí per arribar a Casp d'una forma accessible. Un recorregut complicat per l'excessiu tràfic de camions que circulaven amb certa lentitud i el desmillorat aspecte del seu pavimentat.

Vaig pernoctar a Lleida, en un hotel al costat del riu Segre, a on ajudat pel personal se'm va permetre guardar el veler dins de l'ampli garatge semisoterrani. L'endemà el veler arribava a Casp i el deixava a mans de Virgilio Launes.

De nou a casa, en aquella mateixa setmana juntament amb Àngel Anglada ens arribarem a la llar dels Carner a Igualada, on vam recollir un parell de còpies de la clau

de l'hangar. Una me la vaig quedar per quan portés l'Spatz a l'hangar dels Carner, i l'Àngel amb l'altre en faria còpies per els altres companys.

El següent dissabte vaig sortir de matinada de Sabadell per anar a Casp a recollir l'Spatz ja reparat, portant-lo fins al camp d'en Carner a Òdena, on hi arribava entrat el capvespre, allà vaig deixar el veler en el seu hangar, era el primer veler privat que arribava a Igualada. L'hangar era l'únic edifici no agrícola que allí existia. Edifici que encara avui es troba allí. És el que té adossat l'edifici del Club amb la torre.

Aquest hangar avui es troba unit pel seu costat posterior amb els dos hangars que successivament en el temps van ser construïts. El primer, propietat del nostre club, es va construir separat de l'edifici i posteriorment, molt més cap aquí, un altre es va construir entre tots dos, connectant-los entre si pel seu interior.

Tot seguit, Wolfgang va venir a Sabadell a recollir el Góvier que l'havíem "hangarat" a un magatzem propietat del meu pare a Sabadell, esperant es donessin les circumstàncies oportunes per portar-lo a volar a Igualada. Recordo que el vaig acompanyar a Igualada amb el meu Mobylette seguint-lo tot darrera del remolc, evitant així que en el retorn, Wolfgang degués portar-me expressament a Sabadell.

En dies immediatament posteriors, Wolfgang, a l'anar a muntar el veler a Igualada acompanyat del Pablo Ayesta, va advertir que el patí principal del veler havia sofert un problema per fatiga, fenomen que Wolfgang li va semblar percebre durant les proves a Sabadell però sense donar-li rellevància, i veient la importància que podia tenir, tot seguit va portar el veler a Sabadell amb la finalitat que l'empresa SERAVIA resolgués el problema. Com que en breus dies havíem d'iniciar l'activitat d'Igualada, i a causa d'un tema professional, Wolfgang, en no donant-li temps de tornar de nou allà amb el remolc i muntar el Góvier, va decidir amb Freixas comentar als professors de Monflorite que si podien venir a fer el remolc des de Sabadell a Igualada el dia abans. La Dornier va venir el dissabte dia 12 de juny per poder realitzar el remolc sense retards per a l'activitat que es preveia a Igualada en el matí següent.

La tripulació va fer nit a l'Hotel Amèrica d'Igualada convidats per en Wolfgang i l'Ayesta. Molt aviat pel matí següent Els professors s'enlairaren amb la Dornier a fi de portar el Wolfgang a Sabadell, fer benzina, i tornar immediatament. Wolfgang va agafar el seu cotxe i el remolc buit i se'n va anar a Igualada, arribant a Igualada abans que jo mateix hi arribés.

Segons consta en les fulles d'activitat de vol del pilot i professor de Vol a Vela José Luis Yarza, que va estar present a l'inèdit esdeveniment ocorregut el 13 de juny quan es van iniciar els vols a Igualada, per aquesta mateixa raó, un altre rellevant professor, Jaime Julve, tots dos acompanyats del mecànic Rebolledo, juntament amb nosaltres, aquell dia vàrem deixar escrita la primera pàgina de la història de l'inici de l'activitat del nou Vol a Vela català.

La tarda del dia 13 de juny, havent donat per acabats els primers vols de la nostra encara interina activitat a Vela, el remolcador va tornar a Monflorite.

En més d'una ocasió les quals va venir a remolcar, la Dornier va haver de traslladar-se a Sabadell a fer benzina. Jo personalment vaig acompanyar la tripulació alguna vegada tal com altres companys ho van fer.

Els dies dels vols a Igualada que consten en les anotacions de Yarza, continuen el primer de juliol següent, per posteriorment seguir el dia 10 del mateix mes, a on la tripulació de la Dornier va pernoctar a l'hotel Amèrica d'Igualada per remolcar també l'endemà, i acabada la jornada va tornar a Monflorite. De nou els professors de Monflorite van venir a Igualada el dia 28, i posteriorment a l'agost, remolcant els dies 14 i 15. Al setembre també van tornar coincidint en els dies 18 i 19. Finalment i com a últim servei que es va realitzar des de Monflorite amb la Dornier segons les anotacions de Yarza, consten els dies 30 i 31 d'octubre.

Acabada la fase dels remolcs de la Dornier vinguda de Monflorite en aquell 1965, va ser a mitjan 1966, que el nostre club va adquirir una Piper PA-18 EC-AMJ, que a partir de llavors els vols empengueren una enèrgica dinàmica convertint-se en una permanent i intensa activitat de vol setmanal.

Anterior a l'arribada de la PA-18, durant uns mesos el grup es varem haver de traslladar a volar a Sabadell, motivat per que membres de l'Aero Club d'Igualada, fins llavors inoperant, van voler disposar de l'hangar d'en Carner, però les condicions per combinar els vols de veler i el tràfic aeri general a Sabadell ens va obligar a tornar a Igualada una vegada acabat de construir-se el nostre primer hangar al darrera del d'en Carner.

Durant aquells mesos a Sabadell, junt amb en Wolfgang vàrem pintar la nova matrícula al K-2B, que va ser la de EC-BAZ.

Al maig de 1967, els professors de Monflorite juntament amb Miguel Táuler, es van atansar a Igualada per examinar als pilots de motor que necessitaven acreditar-se com a remolcadors de velers per avió. Grup en el qual jo mateix hi vaig figurar, sent tots aprovats. La llicència amb l'habilitació ens va arribar a primers del mes de setembre següent. En el meu logbook hi consta el primer remolc amb la PA-18 el dia 6 de setembre d'aquell 1967. Encara que no obstant això, com a pilot ja em trobava volant-la des de la seva arribada a Igualada.



Foto: Aeròdrom General Vives Igualada-Òdena, primavera del 1971 - Club de Vol a Vela de l'Aero Club Barcelona-Sabadell

A l'extrem esquerra de la foto, just es pot veure la cua del veler Emmert Rehaz u. L-Spatz D-7213 d'ala mitjana acabat de ser adquirit per l'Antoni Freixas a Alemanya, a continuació un Scheibe

L-Spatz 55 (ala alta); un Wassmer WA-30 Bijave F-CCRX; un Nord-1300 francès (Schneider Grunau Baby) EC-BMQ, un Göppingen Gö 4 or Goevier EC-BFB, un Schleicher K-2B Rhönschwalbe EC-BAZ; un Fauvel Av.36 EC-BNU un altre Scheibe L-Spatz 55. Dels tres personatges en primer plànol a la dreta de la foto, d'esquerra a dreta, Pablo Ayesta, Josep Cabaní i Antoni Freixas.

Al fons a la dreta l'hangar dels germans Guasch de Capellades, fabricant de mocadors empresa reconeguda a nivell internacional. La xifra de 1080 significa l'altura en peus respecte del nivell del mar.

En una cerimònia oficial en presència de les autoritats aeronàutiques vingudes des de Madrid i les civils de Catalunya, així com també de les de la Junta directiva del Aeroclub, el dia 5 de març de 1967 es va inaugurar la secció de VaV a Igualada-Òdena obrint-lo al tràfic discrecional nacional.

Aquest aeròdrom va ser inaugurat el dia 28 de setembre de l'any 1958 amb el nom de General Vives (Pere Vives i Vich (Igualada, 20 de gener del 1858 - Madrid, 9 de març del 1938) va ser enginyer i militar, fundador i primer cap de l'Aeronàutica Militar Espanyola.

Al 1973 va arribar una "Rallye"-180 EC-CEK cedida per la Federació Nacional dels Esports Aeris (FENDA) que va venir a incrementar la nostra activitat juntament amb la Piper PA-18.

El Club de VaV d'Igualada va estar sota els auspicis del Aero Club Barcelona-Sabadell fins al 1996, any en el qual el grup va fundar el seu propi Club de Vol a Vela Igualada, independitzant-se.

Fins a ben entrat el 1975, vaig volar a Igualada duent a terme tot un seguit d'activitats pròpies del cas, com la funció d'instructor de vol i pilot remolcador igual que ho van fer altres companys, labor la qual va permetre que un bon nombre d'interessats poguessin obtenir la seva llicència de Vol a Vela efectuant l'examen a Mora de Toledo, i alguns van adquirir els seus propis velers ja construïts en plàstic.

A primers del 1972, com si m'haguessin passat els Reis, vaig adquirir a Freixas el seu veler Emmert Rehas u. L-Spatz D-7213 (un model d'ala mitjana que no procedia de Scheibe si no que de la producció del propi enginyer que va dissenyar els Spatz, que posteriorment va vendre la llicència a Scheibe, empresa la qual el va convertir en un model d'ala alta) i que Freixas així mateix l'havia adquirit a Alemanya. Amb aquest veler vaig volar des d'Igualada-Òdena fins a Empuriabrava al maig de 1972, havent-ho de fer en dos diferents intents. En el primer, i a causa d'un canvi sobtat de l'aerologia que no em va permetre continuar el vol, vaig fer un aterratge fora de camp en el terme Municipal de Tavèrnoles veí del de Folgueroles, a la comarca d'Osona (Vic), un aterratge sense conseqüències. Va ser al cap d'uns deu dies que ho vaig intentar de nou, i sí que en aquella segona ocasió, en un dia d'inversió tèrmica, havent de superar el Massís del Montseny per sobre del pic més alt; el Turó de l'Home, de 1705 m. d'altura, "miraculosament" vaig aconseguir la meta prefixada, a uns 145 Km en línia recta des

d'Òdena. Aquest vol juntament amb uns altres meus de distància es troba descrit en el llibre del nostre mig segle d'història del Vol a Vela.

Havent importat aquest veler se li va atorgar la matrícula de EC-CJR. Les inicials del nom i cognoms del meu pare. **Codorniu Joan Ribalta**.

Al maig del 1973, Juntament amb un altre company vàrem adquirir un biplaça LET Blanik L-13 que va ser posat a nom del Aero Club de Girona del qual jo n'era soci, la seva matrícula: EC-CEE, amb el que el dia 24 de setembre d'aquest mateix any, estrenant el nostre veler volàrem des d'Igualada-Òdena a l'aeròdrom de la Cerdanya, a Das, municipi veí d'Alp en un vol de dues hores i mitja.

Aquest Blanik, el vàrem haver de prestar al club durant més d'un any durant el qual va volar cent hores llargues, ja que va servir com a veler biplaça per als vols de doble comandament i bateigs. El motiu pel qual el Club li mancava un biplaça, era que el seu Blanik havia sofert un accident sobre la muntanya que s'utilitza per al vol de vessant, denominat Puig Aguilera, quedant inservible, afortunadament sense conseqüències per al pilot. D'altra banda, el Góvier es trobava sotmès a una perllongada reparació.


A títol de curiositat, afegir que l'Aero Club de Girona es va fundar el dia 17 d'abril de l'any 1967, el mateix mes que vaig contreure matrimoni allà amb la gironina Concepció Faus el dia 23. També va coincidir que el dia primer d'aquest mateix mes d'abril s'havia inaugurat l'Aeroport Girona-Costa Brava. Capricis del destí.

A Empuriabrava amb la meua llicència de pilot comercial volava les avionetes de l'aeroclub en vols turístics i de treballs aeris, com va ser la fotografia, per exemple.

Al setembre del 1982, Enric Pallarès en representació de l'Aeri Popular de Catalunya que volava a Alfés, aeròdrom avui hipòcritament clausurat, em va adquirir el Blanik. Cèl·lula que actualment és propietat de la Fundació Parc Aeronàutic de Catalunya. En aquests moments Pallarès vol posar-lo de nou en vol, i posterior a una reparació específica exigida per la constructora, em va comunicar que el traslladaria a Igualada.

Aquest llibre del 50 aniversari, es tracta d'un llibre encomiable per la riquesa i densitat de la seva història repleta d'interessants i entranyables episodis, no us perdeu els detalls de la seva lectura.

En el seu moment vaig dur a terme les proves corresponents al "C de Plata", la de la permanència de cinc hores va ser a Empuriabrava en un vol mixt, volant amb vent laminar o ona i vessant sobre la Serra de Verdera, entre Llançar i Cadaqués, sobrevolant el monestir de Sant Pere de Rodes i l'estació de radar "El Pení", avui desmantellada, i el vol de distància el vaig realitzar des de Mora de Toledo fins a Manzanares, a Ciudad Real, amb un Slingsby Swallow, cobrint la distància de 82 Km en línia recta. Aquí afegeixo a continuació la documentació de Mora i unes altres:


EJERCITO DEL AIRE

PRIMERA REGION AEREA

JEFATURA DE PROPIEDADES
 Calle V. de Toledo
 CALLE QUINTANA, 7. MADRID-4
 TELEFONO 20 22 41


Número _____
 Negociado _____

Orden de viaje, para un vuelo de distancia para la obtención del Título "C Superior de Plata", para el Piloto de Vuelo sin Motor, D. PEDRO RIBALTA PUIG, con el Avión SWALLOW matrícula EC-BCO.

Se ruega a las Autoridades certifiquen lugar y hora de aterrizaje del referido avión, al dorso del presente escrito.


Hora de Vuelo, 4 de agosto de 1972

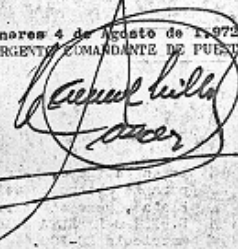
EL DELEGADO DEL R.A.C.E.
 Sr. Antonio Martínez Moneo



A las 16,55 horas del día de la fecha aterrizó en el punto conocido por Granja de Cantelejo, proximidades del Kilómetro 176,200 de la Carretera N-IV Madrid-Cádiz el velero sin motor matrícula EC-BCO, marca SWALLOW, pilotado por D. Pedro Ribalta Puig.

Manzanera 4 de Agosto de 1972.
 EL SARGENTO COMANDANTE DE PUESTO.








TITULOS QUE HA OBTENIDO

TITULOS	Nº de DUEÑO	Nº de SERIE	Día	Mes	Año	ESCUELA
A			30	Julio	1962	


El Jefe de la Sección de Atalajes Deportivos,
 Sr. J. M. O. V. V. V.



Calificaciones:

Vuelo por remolque avión. 
 Vuelo por remolque torxo. 
 Vuelo con pasajero. 

Este licencia deberá renovarse cada 2 años.



MINISTERIO DEL AIRE
 SUBSECRETARIA DE AVIACION CIVIL
 SECRETARIA GENERAL Y TECNICA

ESPAÑA
 SPAIN

TITULO DE PILOTO COMERCIAL
 COMMERCIAL PILOT LICENSE

Expedido a favor de D. Sr. Pedro Ribalta Puig N.º 4199
 Antigüedad 20-5-69
 Dirección General Ministerio Aire española
 Nacionalidad Española




Madrid, 20 de Mayo de 1969.
 EL SECRETARIO GENERAL Y TECNICO
 P. D. 



CALIFICACIONES
 RATINGS

VFR-HJ
 Aptitud remolque veleros por avión



Podeu veure: http://www.sabadell-aviacio-historia.com/curriculum_prp-.htm

Els Campionats de Vol a Vela Europeus de 1971

-- Desenvolupats a Angers, França --

En aquella ocasió, Àngel Anglada va ser escollit com a pilot representant espanyol, i juntament amb Francesc Pañella formàrem l'equip de suport amb la complaença del Ministeri.

Un determinat dia de mitjan el mes de juliol del 1971, Anglada i Pañella van sortir per carretera cap a Angers amb el Bölkow Phoebus estàndard, propietat de Pablo Ayesta. Un dia més tard vaig sortir vers Angers des de Girona amb el meu Citröen Diane 6, on el dia anterior havia portat a la meva esposa i els dos petits a casa dels avis.

El trajecte el vaig recórrer en una sola jornada, sortint de matinada i arribant allà en fosquejar, per sort en aquelles terres per l'època en la qual ens trobàvem la posta de Sol es produïa prou tard, cap a quarts d'onze, i vaig tenir llum de dia tot el viatge, a més que amb molt bon temps.

Per no aturar-me, exceptuant per fer benzina i la corresponent visita a la toilette, em vaig proveir de beguda i un bon nombre d'entrepans que durant el viatge me'ls menjava, un cada dues o tres hores.

Arribat a l'aeròdrom d'Angers, en el departament de Maine-et-Loire, i havent localitzat els companys enmig d'una animada multitud entre tendes de campanya i algunes caravanes, a la zona d'aparcament dels velers vam poder admirar els nous monoplaques d'un disseny excepcional, construïts en plàstic i compostos, de molt altes prestacions respecte del que es coneixia al nostre país. Molts amb un coeficient de planeig al voltant de l'1:45 i dipòsits de llast d'aigua.



L'endemà, durant els entrenaments, aquestes grans plomes van fer gal·la de les seves increïbles facultats per la classe de Vol a Vela fins a on llavors jo coneixia, i sobretot per la gran diferència que representava respecte de la classe de material que en el nostre club teníem per volar, exceptuant el veler amb el qual Àngel participava, a pesar que aquells que allà ens trobàvem admirant el superaven.

En els entrenaments, a la seva arribada, alguns efectuaven passades a molt baixa altura i a una gran velocitat, que mitjançant una forta estirada recuperaven una considerable altura, bastant més enllà dels dos-cents cinquanta metres, per continuar volant si trobaven alguna ascendència. Extraordinària maniobra aquesta, la qual mai havia vist, ni tan sols imaginat.

L'organització funcionava perfectament al crono en tots els seus aspectes. En una de les jornades, durant el meeting, que es realitzava dins d'un dels hangars, el meteoròleg en pla jocós, mentre se situava front del plafó amb el seu mapa per pronosticar el mal temps en aquella jornada, va obrir un paraigua que va sostenir amb la mà dreta, mentre que amb l'esquerra, micròfon en mà sobre la cartografia assenyalava els aspectes del pronòstic de pluja.

Durant les proves, en dues ocasions vam haver d'anar a recollir a Àngel "enmig de les vaques", terminologia francesa de quan es va a recuperar un veler aterrat en un camp on a França tradicionalment en gairebé tots pasturen vaques. L'aterratge de la foto, l'Àngel el va fer en un aeròdrom que mentre descendia va trobar en el camí. D'esquerra a dreta, en Francesc Pañella i l'Àngel. Va coincidir que en ambdues ocasions van ser una quantitat important d'altres velers que van haver d'obeir a la mateixa dictadura meteorològica, que va fer el beneit amb un brusc canvi de l'aerologia provocant que els millors pilots es trobessin compromesos en aquestes circumstàncies. En ambdues ocasions les carreteres es van omplir de cotxes anant a recollir velers o remolcant-los de retorn a l'aeròdrom. Tot un festival. També tinc diapositives en la qual es poden veure fins a 25 velers volant amuntegats en una sola tèrmica a la sortida d'una de les proves. Fenomen que podia repetir-se pràcticament en cada ocasió.



En un d'aquells dies, un pilot francès amic d'Anglada, ens va convidar a fer un vol d'esbarjo amb una Cessna 172 sobre la zona dels castells que teníem més a prop. Gaudim d'un paisatge meravellós del que avui encara és un immens jardí, amb fabulosos castells dotats d'una antiga arquitectura admirable.

Posteriorment, en una visita als hangars de l'aeròdrom d'Angers es mostrava que també els models de velers més antics se'ls procurava atenció de conservació i restauració. On es va poder veure algun SG 38 Schulgleiter i uns altres de semblant disseny com ho era per exemple, un Zögling.



Acabades les proves i lliurades les corresponents medalles i trofeus als tres primers classificats de les classes Standar i Open pujats en el podi; el representant espanyol va quedar més enllà del bronze en la llista corresponent a la classe estàndard, la tornada va ser sense problemes. Posterior a pernoctar en un hotel en el camí, l'endemà arribarem a Tolosa de Llenguadoc, a on vam anar a visitar l'aeroport de Blagnac (LFBO) per si podíem veure maniobrar el Concorde que es trobava realitzant els seus vols de prova, però no va haver-hi sort, un empleat ens va manifestar que feia pocs minuts que havia emprès el vol, comentant-nos que no tornaria fins passades més de dues hores.

A continuació ens vàrem dirigir a l'aeròdrom de Lasbordes (LFCL) a fi de reunir-nos amb un pilot, comerciant-col·leccionista d'elements i peces d'aviació, personatge molt amable que ens va mostrar la seva "collita" d'articles aeronàutics, motors antics d'avions dels anys deu, vint i trenta, entre molts altres recanvis i peces de diferent índole i època, a més d'aquell objecte que l'Àngel anava cercant; un paracaigudes d'esquena adaptat als seients inclinats dels nous velers i en perfecte estat d'ús. El qual va adquirir.

Partirem vers la ciutat medieval de Carcassonne on hi arribarem al migdia, allà penetrarem dins de la ciutat ficant-nos al seu intricat nomenclàtor d'ancestrals i estrets carrers de complicada maniobrabilitat amb el remolc i el veler, de manera que aquest quedés lluny de possibles manipulacions per haver-lo estacionat fora de les seves venerables muralles. Allà ens vam quedar a dinar. A continuació iniciarem el camí cap a la Jonquera, des d'on, passada la Duana sense problemes, cadascun es va dirigir a la seva pròpia destinació, l'Àngel i el Francesc cap a Igualada a deixar el veler, i un servidor a Girona per retrobar-me amb la família i tornar de nou a Sabadell.

Ni que cal dir que l'experiència va valer enterament la pena.